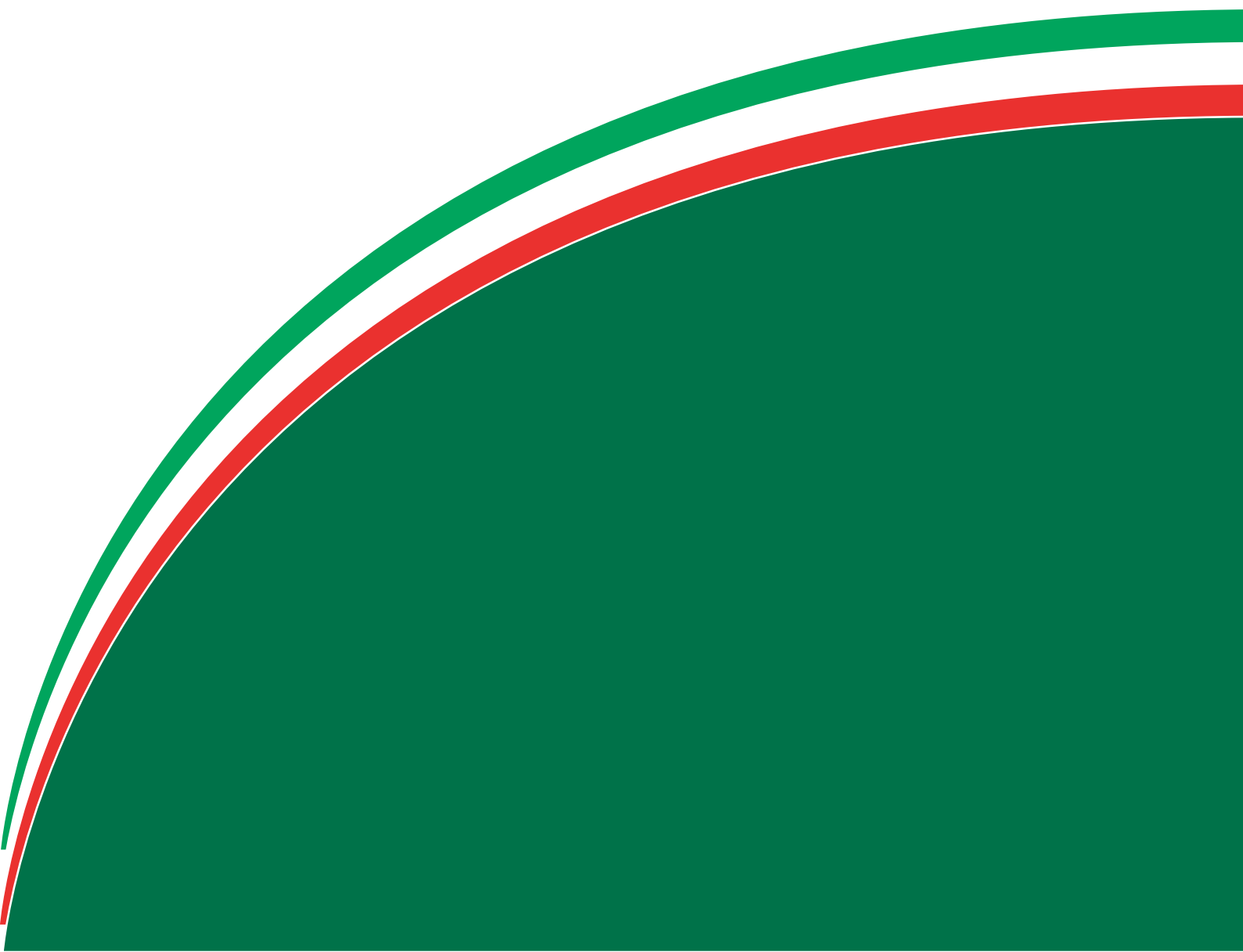




*Dipartimento per la Programmazione
e il Coordinamento della Politica Economica*

Relazione al CIPE sull'attività svolta dal NARS nel 2018
e i 10 anni di attività del NARS



RELAZIONE AL CIPE SULL'ATTIVITA' SVOLTA DAL NARS NEL 2018
DIECI ANNI DI ATTIVITA' DEL NARS: 2009 - 2018

INDICE

PREMESSA	3
1 IL NARS	4
1.1 IL RUOLO DEL NARS	4
1.2 LA COMPOSIZIONE DEL NARS	4
1.3 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	8
2 LE ATTIVITÀ SVOLTE DAL NARS NEL 2018.....	11
2.1 CONCESSIONE PER LA PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE DEL COLLEGAMENTO VIARIO CON CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI COMPRESO TRA LO SVINCOLO DELLA SS 514 "DI CHIARAMONTE" CON LA SS 115 E LO SVINCOLO DELLA SS194 "RAGUSANA"	12
2.2 CONTRATTI DI PROGRAMMA STIPULATI TRA L'ENTE NAZIONALE PER L'AERONAUTICA CIVILE E LE QUATTRO SOCIETÀ CHE GESTISCONO RISPETTIVAMENTE GLI AEROPORTI DI GENOVA, NAPOLI CAPODICHINO, TORINO E VERONA VILLAFRANCA.	14
2.2.1. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ AEROPORTO DI GENOVA S.P.A.	15
2.2.2. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ GE.S.A.C. P.A.....	15
2.2.3. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ SAGAT P.A.	16
2.2.4. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAFRANCA P.A.....	17
2.3 SCHEMA DI ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AI SENSI DELL'ART.17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLA TRATTA AUTOSTRADALE A22 BRENNERO – VERONA - MODENA	18
3 I DIECI ANNI DI ATTIVITÀ DEL NARS: DALL'ADOZIONE DEL DPCM 25 NOVEMBRE 2008 AL 31 DICEMBRE 2018	20
CONCLUSIONI	25

PREMESSA

La presente Relazione è resa al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lett. e), del DPCM 25 novembre 2008.

La Relazione:

- i. evidenzia il ruolo attuale e prospettico del NARS, quale organo di supporto tecnico giuridico-economico del CIPE e, quindi, in ultima istanza del Governo, quanto al perseguimento coordinato degli obiettivi di politica economica, in materia di regolazione nella società contemporanea sempre più caratterizzata da maggiore domanda di "*servizi di pubblica utilità*", reti ed infrastrutture fisiche e virtuali;
- ii. dà conto degli sviluppi normativi nei settori di competenza del Nucleo, stante l'esigenza di garantire uniformità ed omogeneità di principi nei contratti di programma, nei contratti di servizio, nelle convenzioni ovvero negli altri atti applicativi o integrativi dei medesimi contratti;
- iii. opera una sintetica ricognizione della trascorsa attività decennale e descrive gli esiti delle più recenti attività svolte nel corso del 2018, da cui si evincono, ferme restando le competenze delle autorità di settore, alcuni macro indicatori che danno una proiezione dei servizi di pubblica utilità nel prossimo decennio e della conseguente regolazione economica e tariffaria;
- iv. affida alle conclusioni una riflessione sulle prospettive della regolazione tariffaria ed economica dei servizi di pubblica utilità rientranti nei compiti del NARS per le ricadute di sistema e pratico-operative sulle politiche del Governo e le decisioni del CIPE in materia investimenti pubblici, ammodernamento e innovazione degli *assets* strategici dell'economia nazionale

Ha coordinato il lavoro: Avv. Gabriele Pasquini, Dirigente DIPE, Segretario del NARS.

Hanno collaborato alla stesura del Documento gli Esperti NARS:

Avv. Paola Balzarini, Ing. Mauro Calzecchi, Dr. Pasquale Marasco, Ing. Enrico Menduni De Rossi, Avv. Tommaso Paparo, Ing. Caterina Pedacchio, Prof. Marco Percoco, Cons. Roberto Proietti, Dr. Giuseppe Surdi, Dr. Marco Tranquilli.

Hanno collaborato alla elaborazione dei testi: Carla Forti e Marianna Turriciano, componenti della Segreteria dipartimentale.

Ha curato l'*editing*: Marianna Turriciano, componente della Segreteria dipartimentale.

1 IL NARS

1.1 IL RUOLO DEL NARS

Con delibera CIPE 8 maggio 1996, n. 81, è stato istituito il Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, secondo quanto previsto dal punto 20 della delibera CIPE 24 aprile 1996, n. 65.

Il NARS opera dal 2006 presso il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri¹, in base all'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233, ed il suo funzionamento è disciplinato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, successivamente modificato con DPCM 2 agosto 2010.

Il Nucleo è un organismo tecnico di consulenza e supporto alle attività del CIPE in materia tariffaria e di regolazione dei servizi di pubblica utilità non regolamentati da una specifica Autorità di settore. In tale contesto, la sua attività si concretizza in particolare attraverso l'espressione di pareri, resi al CIPE e alle Amministrazioni richiedenti, di raccomandazioni e di proposte operative nei settori di competenza.

Il NARS relaziona annualmente al CIPE sull'attività svolta.

AMBITI DI ATTIVITÀ DEL NARS A SUPPORTO DEL CIPE



1.2 LA COMPOSIZIONE DEL NARS

La composizione del NARS è regolamentata dal citato DPCM del 25 novembre 2008, così come modificato dal successivo DPCM del 2 agosto 2010.

Il NARS è composto, oltre che dal Capo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (di seguito «Dipartimento») in qualità di Coordinatore, anche dai rappresentanti, nonché da un supplente

¹ Il NARS ha originariamente operato presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

per ciascun rappresentante per il caso di impedimento ovvero di precaria assenza di quest'ultimo, designati:

- a. dal Ministro dell'economia e delle finanze;
- b. dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- c. dal Ministro dello sviluppo economico;
- d. dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- e. dal Ministro per gli affari europei;
- f. dal Ministro delegato per gli affari regionali e le autonomie;
- g. dal Ministro delegato per la semplificazione e la pubblica amministrazione;
- h. dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Le funzioni di Segretario del NARS sono svolte da un dirigente di seconda fascia che, tra l'altro, coordina l'attività istruttoria, curata da un'apposita struttura composta da esperti di comprovata specializzazione universitaria, con particolare ed elevata professionalità nelle materie di competenza del NARS, nominati con decreto del Sottosegretario alla Presidenza con delega al CIPE.

Per la trattazione delle questioni concernenti le misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011 nonché relative al "credito d'imposta" di cui all'art. 33 del D.L. n. 179/2012 la composizione del NARS è integrata con due ulteriori componenti designati, rispettivamente, dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

FIGURA 1: COMPOSIZIONE, COORDINAMENTO E SUPPORTO TECNICO DEL NARS

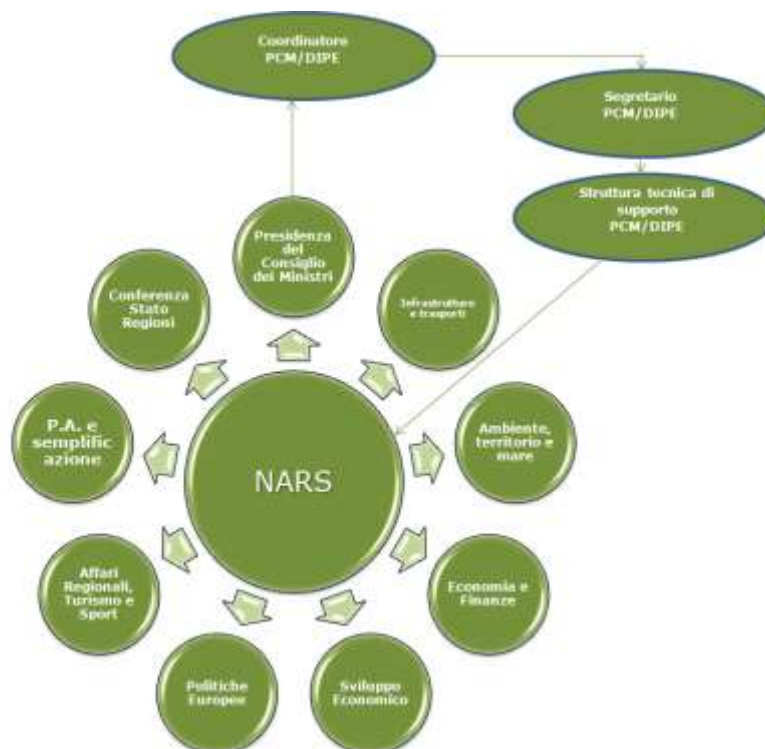
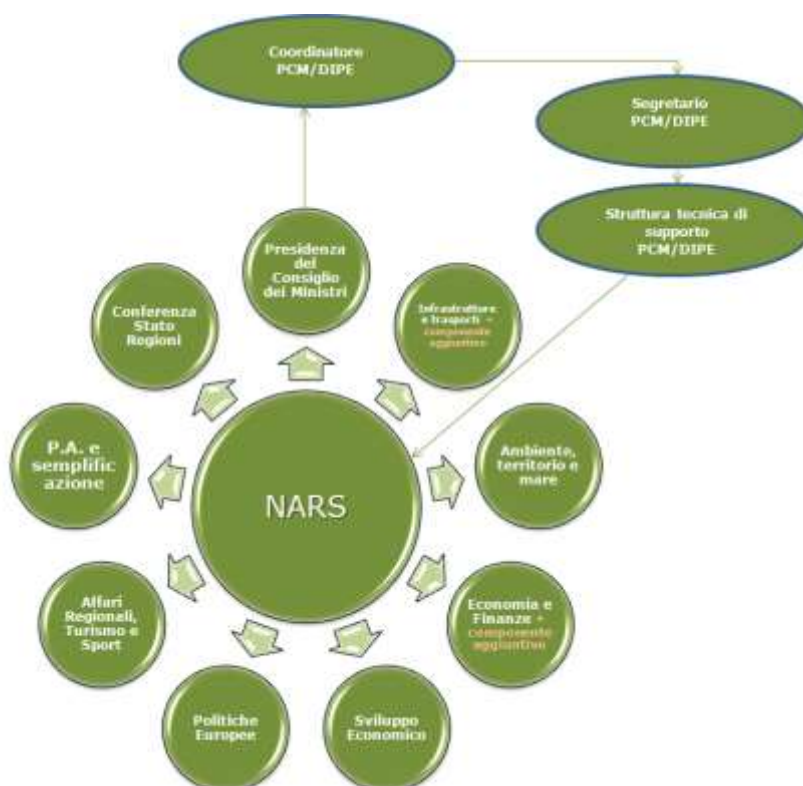


FIGURA 2: COMPOSIZIONE DEL NARS PER MISURE DI DEFISCALIZZAZIONE E ALTRE MISURE AGEVOLATIVE



La composizione del Nucleo per l'anno 2018 è rappresentata nella tabella1.

TABELLA 1 – LA COMPOSIZIONE DEL NARS NEL 2018

Presidenza del Consiglio dei Ministri	Avv. Mario Antonio SCINO – <i>Coordinatore dal 17/07/2018</i> Cons. Elisa GRANDE – <i>Coordinatore fino al 16/07/2018</i> Avv. Gabriele Pasquini – <i>Segretario</i>
Ministero dell'economia e delle finanze	Dott.ssa Alessandra DAL VERME – <i>effettivo</i> Dott.ssa Nunzia VECCHIONE – <i>supplente</i> Componenti aggiuntivi ex art. 33, c.2 D.L. n. 179/2012 conv.to in L. n. 221/2012): Dott. Gaetano MARESCA – <i>effettivo</i>
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Ing. Vincenzo CINELLI – <i>effettivo</i> Dott. Enrico PUJIA – <i>supplente dal 9/8/2018</i> Componenti aggiuntivi ex art. 33, c.2 D.L. n. 179/2012 conv.to in L. n. 221/2012): Arch. Maria Lucia CONTI – <i>effettivo</i> Ing. Virginio DI GIAMBATTISTA – <i>supplente fino al 8/8/2018</i> Dott. Angelo MAUTONE – <i>supplente dal 9/8/2018</i>
Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare	Cons. Antonio CAPONETTO – <i>effettivo fino al 8/8/2018</i> Cons. Massimiliano ATELLI – <i>effettivo dal 9/8/2018</i> Dott. Giuseppe LO PRESTI – <i>supplente fino al 8/8/2018</i> Dott. Alessandro ZAGARELLA – <i>supplente dal 9/8/2018</i>
Ministero dello sviluppo economico	Dott. Mario FIORENTINO – <i>effettivo</i> Dott.ssa Emilia MASIELLO – <i>supplente</i>
Ufficio del Ministro per gli affari europei	Cons. Diana Agosti – <i>effettivo fino al 6/8/2018</i> Cons. Alessandro TOMASSETTI – <i>effettivo dal 7/8/2018 al 18/12/2018</i> Dott. Carlo VIVIANI – <i>effettivo dal 19/12/2018</i> Dott.ssa Valentina Guidi – <i>supplente fino al 6/8/2018</i> Dott. Marco NATOLI – <i>supplente dal 7/8/2018</i> Dott. Valerio Giuseppe VECCHIETTI – <i>effettivo dal 19/12/2018</i>
Ufficio del Ministro delegato per gli affari regionali e le autonomie	Cons. Antonio NADDEO – <i>effettivo fino al 5/11/2018</i> Cons. Eugenio GALLOZZI – <i>effettivo dal 6/11/2018</i> Dott. Giovanni VETRITTO – <i>supplente fino al 29/7/2018</i> Dott. Francesco TUFARELLI – <i>supplente dal 30/7/2018</i>
Ufficio del Ministro delegato per la semplificazione e la pubblica amministrazione	Dott.ssa Maria BARILA' – <i>effettivo dal 12/9/2018</i> Cons. Andrea MORICHETTI FRANCHI – <i>supplente dal 12/9/2018</i>
Conferenza permanente Stato Regioni e Province Autonome	Dott.ssa Gabriella MASSIDDA – <i>effettivo</i> Avv. Giuseppe CARANNANTE – <i>supplente</i>

Nella propria attività il Nucleo ricorre anche al contributo di Organismi tecnici (Banca d'Italia, ISTAT e altri) e può operare attraverso gruppi di lavoro tematici, il cui coordinamento è affidato ad esperti delle singole materie.

Gli esperti del NARS attivi nel 2018 sono riportati nella seguente tabella 2.

TABELLA 2: ESPERTI NARS 2018

Esperto	Area
Avv. Paola Barzarini - <i>Da novembre 2018</i>	giuridica
Ing. Mauro Calzecchi	tecnico ingegneristica
Dott. Pasquale Marasco	economico-finanziaria
Avv. Walter Mazzitti	giuridica
Ing. Enrico Menduni de Rossi	tecnico ingegneristica
Ing. Michele Mongelli - <i>Fino a novembre 2018</i>	tecnico ingegneristica
Avv. Tommaso Paparo - <i>Da ottobre 2018</i>	giuridica
Ing. Caterina Pedacchio	tecnico ingegneristica
Avv. Paolo Piacenza - <i>Fino a ottobre 2018</i>	giuridica
Cons. Roberto Proietti - <i>Fino a ottobre 2018</i>	giuridica
Dott. Giuseppe Surdi	economico-finanziaria
Dott. Marco Tranquilli	economico-finanziaria

1.3 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La cornice normativa che definisce il perimetro di azione del NARS, inteso come l'insieme degli ambiti decisionali in merito ai quali lo stesso è chiamato a rendere al CIPE il proprio parere, è rappresentata dalle seguenti disposizioni legislative:

- Art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, recante "Disposizioni urgenti per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato";
- Art. 43, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici";
- Art. 36, comma 6-ter, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività";
- Art. 33, commi 2 e 3, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese";
- Art. 165, comma 6, e Art. 182, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, "Codice dei contratti pubblici", come modificati dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56.

Nel dettaglio:

- l'Art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, come modificato dall'Art. 33, comma 3, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, disciplina le misure di defiscalizzazione previste al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture da eseguirsi con contratti di partenariato pubblico privato, riducendo ovvero azzerando il contributo

pubblico a fondo perduto in modo da assicurare la sostenibilità economica dell'operazione, tenuto conto delle condizioni di mercato. Inoltre, dispone l'utilizzo delle predette misure di defiscalizzazione anche nel caso di infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento, con contratti di partenariato pubblico privato, alla data di entrata in vigore della legge in oggetto, laddove risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario. Al riguardo è previsto che il CIPE - previo parere del NARS - con propria delibera, adottata su proposta del MIT, di concerto con il MEF, determini sia l'ammontare del contributo pubblico a fondo perduto e delle risorse disponibili a legislazione vigente, sia l'ammontare delle misure di defiscalizzazione e del contributo necessario per il riequilibrio del piano economico finanziario. Allo scopo, è disposta l'integrazione del NARS con due ulteriori componenti, designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT;

- l'Art. 43, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, disciplina i procedimenti di approvazione degli aggiornamenti o delle revisioni delle convenzioni autostradali che comportano variazioni o modificazioni al piano degli investimenti o ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica. Nello specifico, è previsto che tali atti convenzionali siano sottoposti al parere del CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni. All'esito favorevole di tale procedura, i suddetti atti convenzionali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla loro avvenuta trasmissione ad opera dell'amministrazione concedente²;
- l'Art. 36, comma 6-ter, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, disciplina l'approvazione della generalità dei contratti di programma e degli atti convenzionali tra Stato e gestori di servizi di interesse economico generale. Nello specifico, vengono confermate le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze e del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma, nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;
- l'Art. 33, comma 2, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, disciplina il riconoscimento delle misure di incentivazione alla realizzazione delle nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche, di importo superiore a 50 milioni di euro, mediante l'utilizzazione dei contratti di partenariato pubblico-privato. Le misure in oggetto consistono sia nel riconoscimento di un credito di imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera, sia nel riconoscimento di un'esenzione dal pagamento del canone di concessione nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico-finanziario. In particolare, è previsto che il CIPE - previo parere del NARS - con proprie delibere, adottate su proposta del MIT, di concerto con il MEF, individui sia l'elenco delle opere che, per effetto dell'applicazione delle misure di incentivazione in oggetto, conseguono le condizioni di equilibrio economico-finanziario necessarie a consentirne il finanziamento, sia il valore complessivo delle opere che possono accedere alle agevolazioni. Allo scopo, è disposta l'integrazione del NARS con due ulteriori componenti, designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT;

² L'art. 16 decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 recante *"Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze"* entrato in vigore in data 29 settembre 2018, ha modificato da ultimo i contenuti del citato art. 43, al comma 1.

- = gli Artt. 165, comma 6, e 182, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, "Codice dei contratti pubblici", come modificato dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, disciplinano, rispettivamente, la revisione dei piani economico-finanziari dei contratti di concessione e di partenariato a seguito di fatti non riconducibili al concessionario o all'operatore economico e che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario. Nello specifico, nei casi suddetti è ammessa la possibilità di procedere a una revisione del piano economico finanziario, da attuarsi mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto. Nel caso di opere di interesse statale, ovvero finanziate con contributo a carico dello Stato, ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento della predetta allocazione dei rischi, la sopra citata revisione è subordinata alla previa valutazione del NARS. Negli altri casi, è facoltà dell'amministrazione aggiudicatrice sottoporre la revisione alla previa valutazione del Nucleo.

2 LE ATTIVITÀ SVOLTE DAL NARS NEL 2018

Nel corso dell'anno 2018, il NARS ha svolto, nell'ambito della propria attività di supporto al CIPE, un'intensa e proficua attività istruttoria, adottando i pareri di seguito elencati:

1. Project Financing - Contratto di Concessione per la progettazione, realizzazione e gestione dell'itinerario Ragusa-Catania, mediante l'adeguamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaromonte" e della SS 194 "Ragusana", della lunghezza complessiva di 68 km (Parere n.1 del 29 ottobre 2018);
2. Contratto di Programma stipulato tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e la Società Aeroporto di Genova p.A. (Parere n.2 del 26 novembre 2018);
3. Contratto di Programma, stipulato tra l'ENAC e la Società Gestione Servizi Aeroporti Campani (GE.S.A.C. S.p.A) (Parere n.3 del 26 novembre 2018);
4. Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino (SAGAT S.p.A) (Parere n.4 del 26 novembre 2018);
5. Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca (Parere n.5 del 26 novembre 2018);
6. Schema di Accordo di Cooperazione tra Amministrazioni Aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE, ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art. 13-bis del decreto legge 16 ottobre 2017 n.148 e ss.mm.ii (Parere n.6 del 26 novembre 2018).

Tra le questioni esaminate, oltre a quelle che hanno comportato l'adozione dei sopra citati pareri, vi è anche l'approfondimento relativo alla procedura di aggiornamento del Piano economico finanziario presentato dalla Società concessionaria Strada dei Parchi p.A., presentata ai sensi della convenzione sottoscritta con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ai sensi della Legge 228/2012. Sull'argomento sono state svolte più riunioni stante la necessità di realizzare interventi lungo l'Autostrada dei Parchi.

Il Nucleo ha, altresì, valutato profili relativi alle Concessioni autostradali con periodo regolatorio scaduto o di prossima scadenza, addivenendo alla decisione di svolgere incontri di audizione con i rappresentanti delle Società concessionarie medesime. Il Nucleo - supportato anche in questa attività dagli esperti - ha avviato nel gennaio 2019 detti incontri.

Di seguito si illustrano in sintesi i sopra elencati Pareri resi dal Nucleo nel corso del 2018.

2.1 CONCESSIONE PER LA PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE DEL COLLEGAMENTO VIARIO CON CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI COMPRESO TRA LO SVINCOLO DELLA SS 514 "DI CHIARAMONTE" CON LA SS 115 E LO SVINCOLO DELLA SS194 "RAGUSANA"

Il NARS, nel corso della riunione deliberatoria del 29 ottobre 2018, ha reso il Parere n.1 relativo al Contratto di Concessione tra il suddetto Ministero (Concedente) e la Società Autostrada Ragusa Catania r.l. (Concessionaria), su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) effettuata ai sensi dell'art.1 comma 1 lettera c) del Regolamento NARS.

La realizzazione del Progetto di riqualificazione del collegamento viario compreso tra lo svincolo della SS514 "di Chiaramonte" con la SS115 e lo Svincolo della SS194 "Ragusana" (d'ora in poi "Ragusa-Catania"), ritenuta di interesse strategico per il Paese, si sviluppa per complessivi 68 Km e si prefigge l'obiettivo di realizzare un collegamento tra due importanti città del settore sud - orientale della Sicilia, Ragusa e Catania. Il tracciato interessa sette comuni ricadenti nelle Province di Ragusa, Catania e Siracusa.

L'iter per la realizzazione dell'Opera ha avuto inizio il 4 luglio 2007 quando l'ANAS S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, ha reso l'intenzione di affidare in concessione le attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario di che trattasi.

Il progetto preliminare dell'opera, predisposto dal promotore, è stato approvato dal CIPE con deliberazione n. 3 del 22 gennaio 2010.

Con successivo bando pubblicato, in data 31 marzo 2010, ANAS S.p.A. ha indetto la gara per l'affidamento in concessione della Ragusa Catania, ai sensi dell'art. 155, comma 1, lett. a) del D.Lgs. 163/2006.

Va evidenziato che con riferimento all'autostrada Ragusa - Catania il Nucleo si è occupato, per la prima volta nel 2010, di uno schema di convenzione allegato ad un Progetto preliminare presentato da un Promotore ai sensi degli artt. 153 e 175 del decreto legislativo n. 163/2006 e ss.mm.ii; al riguardo il NARS aveva reso il Parere n.12. Il progetto preliminare prevedeva un valore complessivo degli investimenti pari a circa 815 milioni di euro.

Lo schema di Contratto sottoposto all'esame del Nucleo nel corso dell'anno 2018, allegato al progetto definitivo della Ragusa- Catania, prevede un volume di investimenti complessivi di 692 milioni di euro, di cui circa 525 milioni per lavori ed oneri.

Il NARS, nell'ambito della propria attività di supporto al CIPE, ai fini dell'iter istruttorio di competenza, ha ritenuto opportuno convocare in audizione la Concessionaria Società Autostrada Ragusa Catania S.r.l., secondo quanto disposto dall'art.1, comma 2 lett. c) del DPCM 25 novembre 2008, che abilita il Nucleo a "*disporre audizioni delle parti interessate*".

Il Nucleo ha acquisito informazioni e chiarimenti dalla Società in ordine:

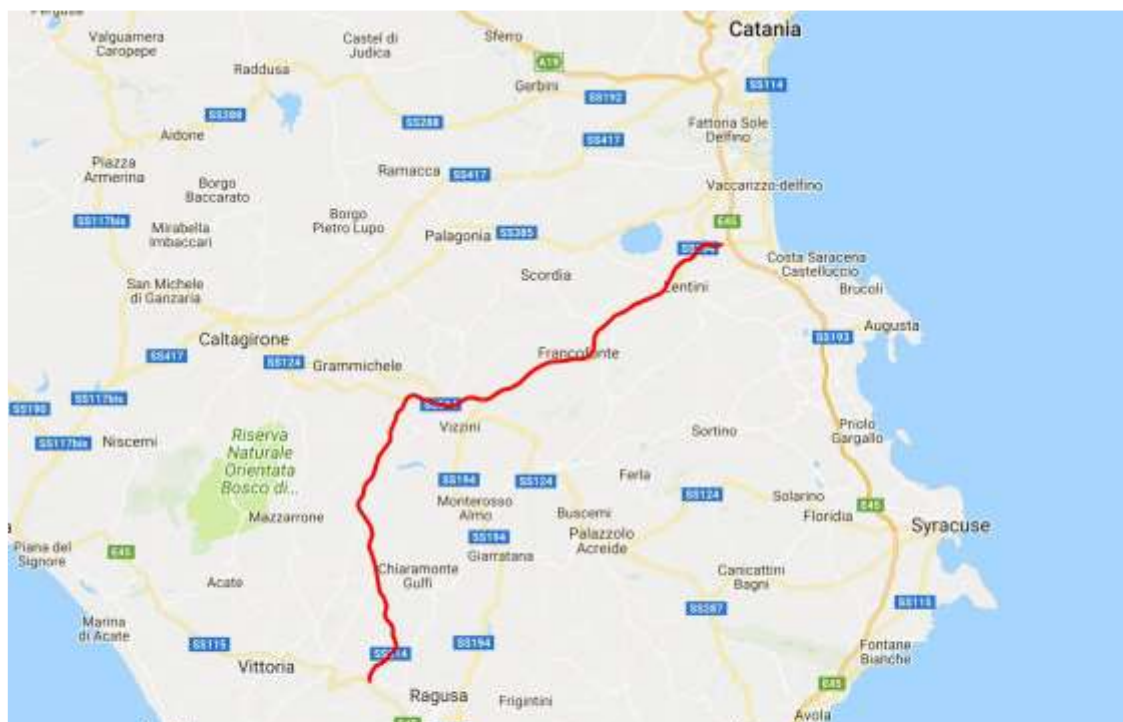
- al sistema di pedaggio previsto, che nel caso specifico è il "*multi lane free flow*", un sistema tecnologico che non trova applicazione in Italia, ad esclusione della nuova autostrada Pedemontana Lombarda;
- all'aggiornamento dello studio di traffico;
- alla sostenibilità, da parte del territorio, delle tariffe;
- al Piano economico finanziario.

Successivamente, a seguito delle richieste da parte degli Enti Territoriali interessati, sono stati auditi i rappresentanti dei Comuni di Catania, Ragusa, Chiaramonte Gulfi, Licodia Eubea, Vizzini, Francofonte, Lentini e Carlentini oltre che la Regione Siciliana.

Dalle audizioni svolte è emersa l'unanime esigenza del territorio affinché l'opera sia realizzata al più presto.

La Regione Siciliana ha successivamente manifestato la propria disponibilità a contribuire con ulteriori fondi affinché i Comuni interessati possano calmierare le tariffe a favore di cittadini disagiati e degli utenti pendolari per motivi di lavoro e/o di studio.

FIGURA 3: ITINERARIO RAGUSA - CATANIA



A seguito dell'esame istruttorio effettuato il NARS, nel Parere n.1/2018, ha espresso alcune osservazioni, con riferimento alla materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità e degli obblighi di servizio pubblico.

In particolare, ha suggerito:

- di valutare possibili soluzioni per ridurre gli oneri all'utenza; conseguentemente a tale suggerimento la Regione Sicilia, come già detto, si è resa disponibile a destinare, ai Comuni interessati dal progetto, fondi finalizzati alla riduzione degli oneri per alcune classi di utenti, tra cui i lavoratori e gli studenti pendolari;
- di tenere conto di quanto stabilito dalle deliberazioni regolatorie del CIPE, oltre che di quanto previsto dalla convenzione, eventualmente, aggiornando le previsioni della medesima con l'indicazione delle più recenti delibere regolatorie adottate dal Comitato;
- di verificare gli eventuali maggiori oneri connessi alle considerazioni formulate sul progetto definitivo dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, chiarendo al contempo le singole voci di spesa che costituiscono le somme a disposizione;
- di valutare le modalità di rifinanziamento dell'opera all'esito della gara per l'approvvigionamento del capitale di debito.

2.2 CONTRATTI DI PROGRAMMA STIPULATI TRA L'ENTE NAZIONALE PER L'AERONAUTICA CIVILE E LE QUATTRO SOCIETÀ CHE GESTISCONO RISPETTIVAMENTE GLI AEROPORTI DI GENOVA, NAPOLI CAPODICHINO, TORINO E VERONA VILLAFRANCA.

Il NARS, nel corso della riunione deliberatoria del 26 novembre 2018, ha licenziato quattro pareri relativi a quattro Contratti di Programma sottoscritti tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e rispettivamente:

- ✓ la Società Aeroporto di Genova p.A.
- ✓ la Società Gestione Servizi Aeroporti Campani p.A.
- ✓ la Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino p.A.
- ✓ la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca p.A.

Con riferimento ai citati Contratti di Programma il NARS, nel corso del proprio iter istruttorio, ha peraltro ravvisato, nel processo di approvazione degli stessi, la sussistenza di aree di competenza del CIPE, quale organo deputato sia alla verifica della coerenza della dinamica tariffaria con gli investimenti programmati dalla parte pubblica, e della loro sostenibilità, sia alla verifica degli investimenti a carico della finanza pubblica.

I Contratti di Programma esaminati sono relativi ad aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del codice della navigazione, gestiti in regime di concessione totale dalle sopracitate quattro Società.

Detti Contratti di Programma disciplinano i rapporti tra le parti (ENAC e Gestori) nel corso del quadriennio regolatorio 2016-2019, e comprendono il Piano degli interventi, le previsioni di traffico, oltre che il piano della qualità ed il piano della tutela ambientale.

In merito all'articolato contrattuale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha formulato alcune proposte di prescrizioni da recepire con la sottoscrizione di appositi atti aggiuntivi. Il NARS in sede di adozione dei pareri resi ha ritenuto di far proprie le proposte avanzate dai Ministeri, proponendo al CIPE prescrizioni relative all'articolato convenzionale con riferimento agli obblighi e agli adempimenti della società, al piano degli investimenti ed al piano economico finanziario.

Il Nucleo con riferimento ai suddetti quattro Contratti di programma ha ritenuto di formulare, oltre a raccomandazioni e/o prescrizioni pertinenti i singoli Contratti, le seguenti prescrizioni di carattere generale, comuni a tutti e quattro i Contratti:

- monitorare - anche attraverso un efficace dialogo istituzionale tra il Ministero istruttore, l'ENAC e l'ART - l'esecuzione del Contratto di Programma con particolare riferimento agli investimenti, alle tariffe adottate e all'andamento gestionale, avendo particolare riguardo agli scostamenti tra gli investimenti pianificati e quelli realizzati, dandone tempestiva comunicazione al CIPE;
- prevedere, *de futuro*, che l'Allegato ai Contratti di programma relativo al Piano economico finanziario esponga tutti gli elementi di input necessari ai fini della redazione dei prospetti previsionali (Stato patrimoniale, Conto economico e Rendiconto finanziario);
- trasmettere al CIPE la documentazione necessaria ad esprimere parere di competenza con riguardo al contratto di programma relativo al successivo periodo regolatorio entro i primi tre mesi dell'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza.

2.2.1. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ AEROPORTO DI GENOVA S.P.A.

Il parere NARS n.2/2018 ha per oggetto il Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Aeroporto di Genova p.A..

La Società che gestisce l'Aeroporto ha elaborato uno studio del traffico, per il periodo di riferimento 2016-2019, tenendo conto dei seguenti fattori:

- andamento storico del traffico passeggeri nello scalo di Genova nel periodo 2002-2014;
- strategie commerciali dei vettori e della società di gestione;
- principali indicatori di crescita socio-economica;
- previsioni della domanda di trasporto aereo nel medio periodo elaborate da Eurocontrol, per l'area europea, adattate alla specifica realtà dello scalo.

Lo studio prevede, con riferimento al quadriennio regolatorio, un traffico passeggeri massimo pari a circa 1,4 milioni passeggeri annui e un numero massimo di movimenti annui pari a circa 20.000.

I principali interventi previsti nel Contratto, raggruppati dal gestore in quattro categorie sono:

- ✓ interventi sul terminal e su vari fabbricati a servizio delle funzioni aeroportuali;
- ✓ interventi sulle infrastrutture di volo;
- ✓ interventi sulle attrezzature e sugli impianti in uso al gestore;
- ✓ interventi di natura generale che potrebbero rendersi necessari.

L'ammontare complessivo degli investimenti, che il gestore ha proposto di realizzare in autofinanziamento nel quadriennio è pari a 12,9 milioni di euro.

Il Gestore ha scelto otto indicatori di qualità e due indicatori ambientali, sviluppati prendendo in considerazione il valore a consuntivo dell'Anno Base 2014, quale riferimento ritenuto valido per lo sviluppo per gli anni successivi oggetto di regolazione.

Il NARS, con riferimento agli investimenti, ha raccomandato al Ministero istruttore l'esecuzione delle verifiche di competenza in sede di monitoraggio del Contratto di Programma.

2.2.2. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ GE.S.A.C. P.A.

Il Parere NARS n.3/2018 ha per oggetto il Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Gestione Servizi Aeroporti Campani p.A..

Il Gestore ha elaborato le previsioni di traffico sulla base delle effettive programmazioni dei vettori nel breve e medio periodo. In particolare, le previsioni relative all'anno 2015 (Anno Ponte) sono state attualizzate inserendo sia i valori a consuntivo per l'anno 2014 sia i dati disponibili sino a maggio 2015 (data di emissione delle ipotesi di previsione di traffico).

Le previsioni stimano, con riferimento al quadriennio regolatorio, un traffico passeggeri massimo pari a circa 6,6 milioni passeggeri annui e un numero massimo di movimenti annui pari a circa 65.000.

I principali interventi che interesseranno lo scalo nel periodo 2016-2019 sono raggruppabili in tre categorie di investimenti, di seguito elencate:

- ✓ interventi per lo sviluppo e la conservazione della capacità delle infrastrutture;
- ✓ investimenti di *compliance* normativa, qualità, innovazione tecnologica, ottimizzazione operativa, Information Technology, manutenzione e altri;

- ✓ investimenti su infrastrutture in attuazione di specifiche disposizioni di legge per motivi di interesse generale, pubblica sicurezza, ambiente.

L'ammontare complessivo degli investimenti, che il gestore ha proposto di realizzare in autofinanziamento nel quadriennio è pari a circa 44,3 milioni di euro.

Il Gestore ha scelto dodici indicatori di qualità e quattro indicatori ambientali, sviluppati prendendo in considerazione il valore a consuntivo dell'Anno Base 2014, quale riferimento ritenuto valido per lo sviluppo per gli anni successivi oggetto di regolazione.

Rispetto al valore rilevato per l'anno base per ciascun indicatore, è stato individuato un valore-obiettivo per l'Anno Ponte (2015) e sono stati definiti gli obiettivi da raggiungere alla fine del quadriennio regolatorio, nonché i valori annuali di riferimento, per la maggior parte dei quali il Gestore ritiene plausibile un trend migliorativo nelle performance.

Il NARS ha suggerito di monitorare la situazione patrimoniale e finanziaria, anche alla luce degli investimenti effettuati, tenuto conto delle osservazioni dell'ENAC sul punto, in particolare riferite alla distribuzione dei dividendi.

2.2.3. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ SAGAT P.A.

Il Parere NARS n.4/2018 ha per oggetto il Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino p.A..

Il Gestore ha elaborato le previsioni di traffico per il periodo di riferimento 2016-2019 a partire dalla stima dei volumi previsti per l'Anno Ponte (2015), dettagliati per tipologia di passeggero, considerando anche le tratte aggiuntive già contrattualizzate con i singoli vettori al momento della redazione delle previsioni (luglio 2016).

Le previsioni stimano, con riferimento al quadriennio regolatorio, un traffico passeggeri massimo pari a circa 4,2 milioni passeggeri annui e un numero massimo di movimenti annui pari a circa 50.000.

I principali investimenti previsti nel periodo 2016-2019 riguardano sia interventi volti al progressivo ammodernamento delle infrastrutture e degli impianti, sia interventi volti a ottemperare agli adeguamenti pianificati in termini di safety, security, ambiente e, più in generale, al costante mantenimento della conformità normativa.

Gli interventi sopra citati sono stati raggruppati dal Gestore in sei macro-voci, di seguito elencate, coerentemente con la scheda A delle Linee Guida ENAC, unitamente ai relativi principali sotto-interventi:

- ✓ edifici;
- ✓ parcheggi landside e viabilità;
- ✓ infrastrutture di volo;
- ✓ altre reti ed impianti;
- ✓ beni mobili, software.
- ✓ prestazioni professionali, monitoraggi e certificazioni.

L'ammontare complessivo degli investimenti, che il gestore ha proposto di realizzare in autofinanziamento nel quadriennio è pari a circa 29 milioni di euro.

Il Gestore ha scelto dieci indicatori di qualità e cinque indicatori ambientali.

Per alcuni degli indicatori in oggetto il Gestore ha proposto il miglioramento, nel quadriennio 2016-2019, dei livelli di qualità del servizio forniti rispetto all'Anno Base (2014). Per la restante parte invece il Gestore ha proposto il mantenimento dei livelli di qualità forniti ritenendo che questi ultimi già elevati.

Anche in questo caso il NARS ha suggerito di monitorare la situazione patrimoniale e finanziaria, anche alla luce degli investimenti effettuati, tenuto conto delle osservazioni dell'ENAC sul punto, in particolare riferite alla distribuzione dei dividendi.

2.2.4. CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA L'ENAC E LA SOCIETÀ AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAFRANCA P.A.

Il Parere NARS n.5/2018 ha per oggetto il Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca p.A..

Le previsioni di traffico elaborate dal Gestore per il periodo di riferimento 2016-2019 sono state inizialmente elaborate sulla base di una mediazione dei risultati di diversi metodi di stima riportati nella letteratura scientifica, sia nel breve che nel lungo periodo, per ottenere valori previsionali il più attendibili possibile. I risultati sono stati poi confrontati con le previsioni elaborate dal Gestore sulla base degli accordi commerciali in essere o programmati. Inoltre, sono stati ipotizzati due ulteriori scenari di crescita, di cui l'uno riferito a ipotesi più caute (c.d. "scenario basso") e l'altro riferito a previsioni più ottimistiche (c.d. "scenario alto"), in modo da inquadrare gli sviluppi delle infrastrutture all'interno di un intervallo verosimile di dati.

Le previsioni, con riferimento al sopra menzionato "scenario medio" stimano, con riferimento al quadriennio regolatorio, un traffico passeggeri massimo pari a circa 4 milioni passeggeri annui e un numero massimo di movimenti annui pari a circa 35.500.

Gli interventi che interesseranno lo scalo nel periodo 2016-2019 sono state raggruppati nelle seguenti otto categorie:

- ✓ Terminal;
- ✓ Piano di utilizzo dell'aerostazione;
- ✓ Edifici vari;
- ✓ Sistema di accesso, viabilità, parcheggi;
- ✓ Infrastrutture di volo;
- ✓ Reti e impianti;
- ✓ Ecologia;
- ✓ Automezzi, mobili e arredi, hardware, security.

L'ammontare complessivo degli investimenti, che il gestore ha proposto di realizzare in autofinanziamento nel quadriennio è pari a circa 65,7 milioni di euro.

Il Gestore ha scelto otto indicatori di qualità e sei indicatori ambientali.

Per ciascuno degli indicatori di qualità sono stati fissati obiettivi di miglioramento continuo negli anni di vigenza contrattuale, pur in presenza di rilevanti interventi di qualificazione delle infrastrutture aeroportuali che potrebbero determinare, comunque, delle criticità nella percezione dei livelli di qualità da parte dei passeggeri.

2.3 SCHEMA DI ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AI SENSI DELL'ART.17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLA TRATTA AUTOSTRADALE A22 BRENNERO – VERONA – MODENA

Il Parere n. 6/2018 reso dal NARS, nel corso della seduta del 26 novembre 2018, attiene la bozza di accordo di Cooperazione relativo alla tratta autostradale A22 Brennero-Verona-Modena.

FIGURA 4: TRACCIATO SCHEMATICO DELLA A 22 BRENNERO - VERONA - MODENA



Con riferimento alle "Disposizioni in materia di concessioni autostradali" di cui al decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e ss.mm.ii. l'art.13 bis dello stesso decreto prevede che:

- ✓ le funzioni di concedente per la tratta autostradale A22 Brennero – Verona - Modena, sono svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- ✓ la convenzione di concessione, di durata trentennale, deve essere stipulata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le Regioni e gli Enti Locali che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;
- ✓ la suddetta convenzione di concessione sarà stipulata dopo l'approvazione da parte del CIPE e previa acquisizione del parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") sullo schema di convenzione.

Lo schema di Accordo redatto, come detto, ai fini dell'attuazione del sopra citato art.13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e ss.mm.ii., è stato predisposto anche sulla base delle indicazioni fornite dagli Enti Territoriali. Esso regola gli obblighi e le azioni di competenza di ciascuna delle parti, ai fini della promozione, realizzazione e gestione degli interventi e delle infrastrutture concernenti la mobilità e i trasporti lungo il Corridoio del Brennero. Contiene, altresì, la proposta di realizzazione di interventi per oltre 4 miliardi di euro nel corso della durata trentennale dell'Accordo di cooperazione.

Lo schema di Accordo si compone di due parti:

- ✓ la Parte I, relativa all'accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE, regola il rapporto esistente tra il Concedente (Ministero Infrastrutture e Trasporti) e le "Amministrazioni Pubbliche Territoriali" ed indica gli obiettivi strategici e le finalità dell'accordo di cooperazione;
- ✓ la Parte II disciplina i contenuti del contratto di concessione con durata trentennale ed indica, i termini e le condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero – Verona - Modena.

La prima parte prevede altresì l'istituzione di un Comitato di indirizzo e di coordinamento, ai fini del raggiungimento e del monitoraggio degli obiettivi strategici. Il Comitato avrà i seguenti compiti:

- ✓ promuovere le misure per la intermodalità, anche con riferimento alle autostrade del mare e viaggianti;
- ✓ promuovere il *network* infrastrutturale (interporti, infrastruttura ferroviaria e porti);
- ✓ promuovere la tutela dell'ambiente e della sicurezza delle infrastrutture;
- ✓ proporre, alle competenti Autorità, politiche tariffarie che consentano la realizzazione degli obiettivi strategici;
- ✓ fornire gli indirizzi per la realizzazione delle azioni di cui ai precedenti punti e monitorare il loro stato di avanzamento;
- ✓ fornire gli indirizzi per la destinazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli investimenti funzionali al Corridoio.

Il parere in argomento è stato chiesto al Nucleo dal Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega al CIPE, che ha ravvisato l'opportunità di acquisire il parere NARS ai fini dell'approvazione dello schema in argomento - ai sensi del sopra citato art. 13 bis - da parte del CIPE.

A conclusione dell'iter istruttorio, il NARS ha formulato raccomandazioni in ordine alle clausole dell'Accordo di cooperazione riguardanti:

- ✓ il Comitato di indirizzo e coordinamento;
- ✓ l'oggetto
- ✓ gli obblighi del Concessionario;
- ✓ i rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il concessionario uscente;
- ✓ l'accertamento di gravi inadempimenti del Concessionario;
- ✓ la decadenza della Concessione;
- ✓ l'autorizzazione per modificazioni soggettive ed oggettive del concessionario;
- ✓ il Piano economico finanziario;
- ✓ l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media;
- ✓ la progettazione ed ai termini per la presentazione delle progettazioni;
- ✓ gli espropri;
- ✓ le penalità sull'esecuzione degli investimenti;
- ✓ le clausole di risoluzione per inadempimento del concedente o per pubblica utilità.

3 I DIECI ANNI DI ATTIVITÀ DEL NARS: DALL'ADOZIONE DEL DPCM 25 NOVEMBRE 2008 AL 31 DICEMBRE 2018

Si illustrano sinteticamente di seguito le attività svolte nel corso degli ultimi dieci anni dal NARS con il contributo della Struttura degli esperti.

L'attività ha riguardato principalmente la regolazione dei servizi di pubblica utilità di competenza del CIPE, con l'obiettivo di assicurare il perseguimento di tutela della finanza pubblica in un quadro di sviluppo degli investimenti per il Paese.

Negli anni tra il 2009 ed il 2018 il Nucleo ha reso al CIPE complessivamente 77 pareri, formulando varie proposte regolatorie nei settori di competenza.

Il Nucleo si è espresso in ordine:

- ✓ alle Convenzioni autostradali in essere sottoscritte tra ANAS e le Società Concessionarie, e relativi Atti Aggiuntivi;
- ✓ alle Convenzioni relative a nuove Concessioni autostradali, anche in *project financing*;
- ✓ ai Contratti di programma aeroportuali stipulati tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e le Società ;
- ✓ ai Contratti di Programma e/o di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i seguenti Soggetti:
 - Ente nazionale per le strade (ANAS);
 - Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV);
 - Trenitalia.
- ✓ alla materia della Regolazione;
- ✓ al servizio universale del settore postale;
- ✓ al riequilibrio di concessione relativa al trasporto pubblico locale.

Il NARS ha inoltre formulato criteri ed indirizzi nella materia regolatoria di propria competenza.

Le attività svolte hanno comportato una delicata e complessa fase istruttoria nel corso della quale la Struttura tecnica di supporto al NARS ha preventivamente esaminato la documentazione inviata dai Soggetti proponenti.

In molti casi, a seguito di un primo esame, la Struttura di supporto ha chiesto al Soggetto proponente integrazioni documentali, chiarimenti e/o approfondimenti ai fini della redazione di documenti di sintesi, nei quali sono stati riportati i dati e le informazioni salienti desunti dalla documentazione esaminata, nonché evidenziate le principali criticità riscontrate.

Nella sotto riportata Tabella n. 3 sono elencati, per anno, i citati 77 Pareri resi dal NARS.

TABELLA 3: PARERI NARS DALLA PUBBLICAZIONE DEL DPCM 25 NOVEMBRE 2008 AL 31 DICEMBRE 2018

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Parere n.1/2009 Contratto di programma e di servizio ENAV 2007-2009	Parere n.1/2010 Aeroporto di Bologna Contratto ENAC – SAB 2010-2013	Parere n.1/2011 Collegamento viario tra il Porto di Ancona e la grande viabilità	Parere n.1/2012 Aeroporto di Catania: Contratto di Programma ENAC-SAC Spa 2012-2015	Parere n. 1/2013 Linee Guida per l'applicazione delle misure previste dall'art. 18 della Legge n.183/2011	Parere n. 1/2014 Via del Mare: collegamento A4- Jesolo e litorali: Schema di convenzione e relativi allegati	Parere n. 1/2015 Anas: Misurazione Servizi resi per l'annualità 2013	Parere n. 1/2016 Collegamento Autostradale CAMPOGALLIANO SASSUOLO tra A22 e S.S. 467 "Pedemontana" – defiscalizzazione ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183/2011.	Parere n. 1/2017 Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza 2017 – 2026 per il trasporto ferroviario di passeggeri	Parere n. 1/2018 Concessione per la progettazione, realizzazione e gestione dell'itinerario Ragusa-Catania, mediante l'adeguamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaromonte" e della SS 194 "Ragusana", della lunghezza complessiva di 68 km
Parere n.2/2009 Aeroporto di Napoli Capodichino, Contratto di Programma ENAC – GESAC 2009-2010	Parere n.2/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - SAT Società Autostrada Tirrenica Spa	Parere n.2/2011 Contratto di Programma Ministero Sviluppo Economico – Poste Italiane Spa 2009 – 2011	Parere n.2/2012 Requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali. Atti aggiuntivi sottoscritti tra ANAS e Le Spa ATIVA, Autostrada Asti_Cuneo, MI Serravalle-MI Tangenziali, SATAP-Tronco A4	Parere n. 2/2013 Adeguamenti tariffari dei pedaggi autostradali	Parere n. 2/2014 Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda) - Atto Aggiuntivo n. 2	Parere n. 2/2015 Itinerario Caianello – Benevento: Adeguamento 4 corsie della S.S. 372 "TELESINA" DAL KM 0+000 AL 60+900	Parere n. 1/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "AUTOSTRADA DEI FIORI" p.A.	Parere n. 2/2017 Contratto di Programma ENAV 2016 – 2019	Parere n. 2/2018 Contratto di Programma stipulato tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e la Società Aeroporto di Genova
Parere n.3/2009 Aeroporto Galileo Galilei di Pisa, Contratto di Programma L'ENAC e la – Società Aeroporto Toscano p.A. 2009-2012	Parere n.3/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - Strada dei Parchi Spa	Parere n.3/2011 Contratto di Programma ENAC – GES.A.P. Spa 2011 – 2014 (Aeroporto di Palermo)	Parere n.3/2012 Schema di convenzione per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del Corridoio intermodale Roma-Latina e Cisterna-Valmontone	Parere n. 3/2013 Requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali. Integrazione della delibera CIPE n. 39/2007 sulla regolazione del settore autostradale.	Parere n. 3/2014 Contratto di programma e Contratto di servizio ENAV 2010-2012 e 2013-2015	Parere n. 3/2015 Anas: Contratto di Programma 2015 – Parte Servizi	Parere n. 3/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "AUTOSTRADA LIGURE TOSCANA" p.A.	Parere n. 3/2017 Contratto di Programma ANAS 2016 – 2020	Parere n. 3/2018 Contratto di Programma, stipulato tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile l'ENAC e la Società Gestione Servizi Aeroporti Campani (GE.S.A.C. S.p.A)
Parere n.4/2009 Aeroporti Bari e Brindisi, Contratto di Programma ENAC – ADP 2009-2012	Parere n.4/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - Autostrada Torino-Savona Spa		Parere n. 4/2012 Schema di Convenzione per la gestione dell'Autostrada A21 e per la realizzazione di nuovi investimenti	Parere n. 4/2013 Schema di Convenzione per l'affidamento in concessione per attività progettazione, realizzazione e gestione del Corridoio interm Roma-Latina e Colleg Cisterna-Valmontone	Parere n. 4/2014 Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda) - Atto Aggiuntivo n. 2	Parere n. 4/2015 Collegamento autostradale tra le Città di Brescia e Milano (c.d. Bre.Be.Mi.) - Atto Aggiuntivo n. 3	Parere n. 4/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "CAV" p.A.	Parere n. 4/2017 Aggiornamento regolazione economica Soc. concessionarie autostradali	Parere n. 4/2018 Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino (SAGAT S.p.A)
Parere n.5/2009 Rispondenza della Convenzione Unica CAL – Tangenziali esterne Spa al dettato della delibera CIPE n. 39/2007	Parere n.5/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - SITAF Spa		Parere n. 5/2012 Aeroporto di Cagliari: Contratto di Programma ENAC – SOGAER S.p.A. 2012 – 2015	Parere n. 5/2013 Schema di Convenzione per la gestione dell'Autostrada A21 e per la realizzazione di nuovi investimenti.	Parere n. 5/2014 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2007 tra ANAS S.p.A. e la Soc. Milano Serravalle – Milano Tangenziali p.A.	Parere n. 5/2015 Schema Atto Aggiuntivo Convenzione Unica 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società MILANO SERRAVALLE – MILANO TANGENZIALI p.A.	Parere n. 5/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "Società Autostrade Valdostane" p.A.		Parere n. 5/2018 Contratto di Programma stipulato tra l'ENAC e la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca
Parere n.6/2009 Rispondenza dello Schema di convenzione unica ANAS Spa – Tangenziale di Napoli Spa al dettato della delibera CIPE n. 39/2007	Parere n.6/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - RAV Spa		Parere n. 6/2013 Contratto relativo ai servizi di trasporto merci di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014	Parere n. 6/2013 Linea 4 della Metropolitana di Milano	Parere n. 6/2014 Schema di Convenzione per la gestione dell'Autostrada A21 e per la realizzazione di nuovi investimenti	Parere n. 6/2015 TRENITALIA: Contratto di servizi trasporto Ferroviario passeggeri 2009 – 2014 (Regime obbligo serv pubblico): Atto aggiuntivo ricognitivo	Parere n. 6/2016 Schema Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2009 tra ANAS S.p.a. e la Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.a.-(SITAF)		Parere n. 6/2018 Schema di Accordo di Cooperazione tra Amministrazioni Aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE, ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art. 13-bis del decreto legge 16 ottobre 2017 n.148 e
Parere n. 7/2009 Rispondenza dello Schema di convenzione unica ANAS Spa – S. A.M. p.A. al dettato della delibera CIPE n. 39/2007	Parere n.7/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - Autocamionale della CISA Spa			Parere n. 7/2013 Corridoio viabilità autostradale Dorsale Centrale Civitavecchia - Orte – Mestre (Art. 18 L. 183/2011)	Parere n. 7/2014 Schema Convenzione per affidamento in concessione gestione e manutenz autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno		Parere n. 7/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009 tra ANAS S.p.a. e Tangenziale di Napoli S.p.a.;		
Parere n. 8/2009 Determinazione del parametro X di cui alla delibera CIPE 20 dicembre 1996 n. 319	Parere n.8/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - SALT Spa				Parere n. 8/2014 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e ATIVA S.p.A.		Parere n. 8/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 18 novembre 2009 tra ANAS S.p.a. e Autostrada Torino-Savona S.p.a		
Parere n. 9/2009 Schema di Convenzione unica ANAS Spa – SALT Spa	Parere n.9/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - SAV (Società Autostrade Valdostane Spa)				Parere n. 9/2014 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e SATAP Tronco A21 S.p.A.		Parere n. 9/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 3 marzo 2010 tra ANAS S.p.a. e Autocamionale della CISA S.p.a		
Parere n. 10/2009 Schema di Convenzione unica ANAS Spa – Società Autostrade Valdostane Spa	Parere n.10/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa - Autostrada dei Fiori Spa						Parere n. 10/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.a. e la Società Autovie Venete p.a		
Parere n. 11/2009 Schema di Convenzione unica ANAS Spa – Autostrada dei Fiori	Parere n.11/2010 Atto aggiuntivo alla Convenzione unica ANAS Spa – AUTOVIE VENETE						Parere n. 11/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 9 luglio 2007 tra ANAS S.p.a. e la Società Autostrada Brescia Padova p.a		
	Parere n.12/2010 Schema di Convenzione Itinerario a pedaggio Catania – Ragusa								
	Parere n.13/2010 Servizi postali universali riservati: manovra tariffaria 2009-2011								
	Parere n.14/2010 Schema di Convenzione Unica ANAS Spa Autostrada Brescia – Padova Spa								

FIGURA 5: PARERI NARS – 2009-2018

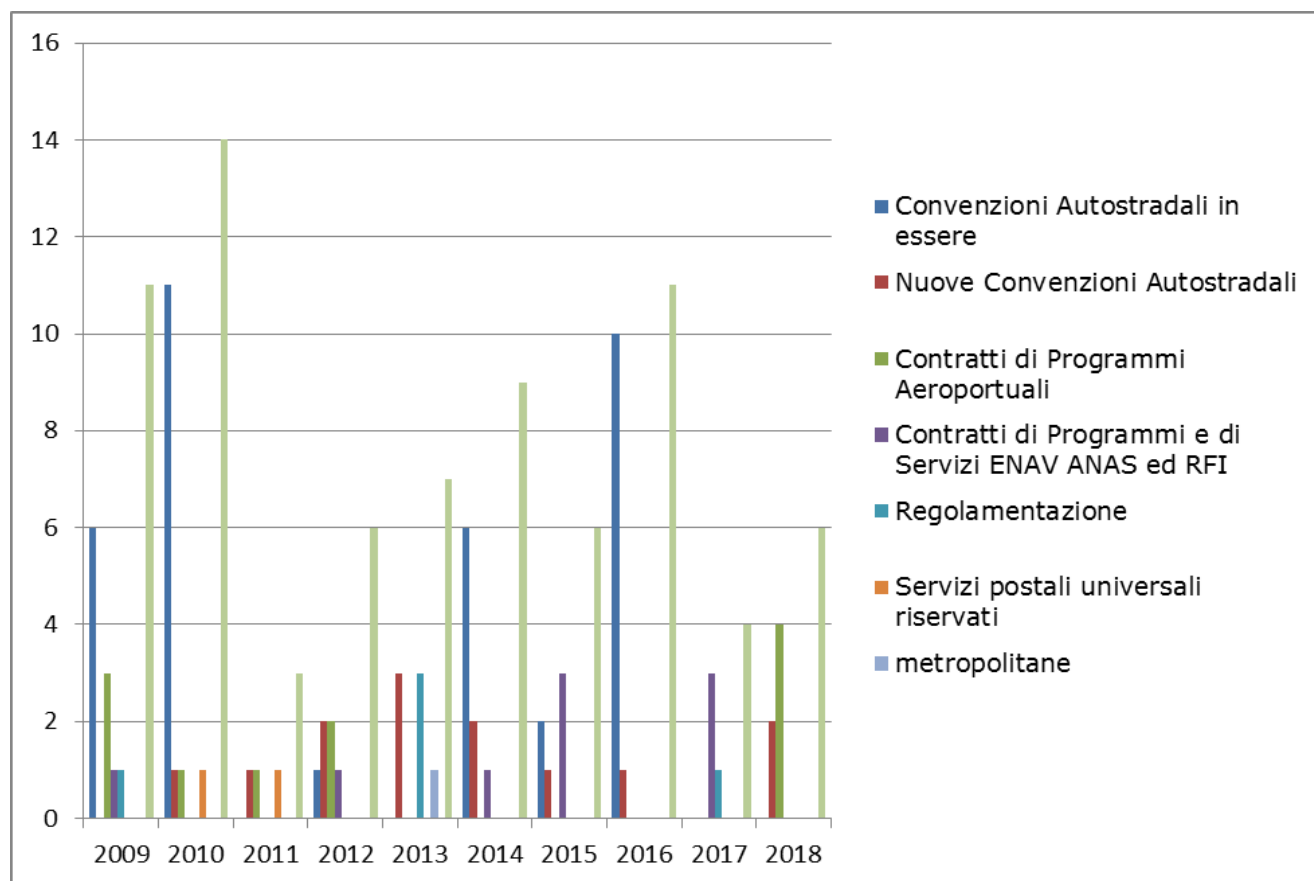


FIGURA 6: PARERI NARS PER ARGOMENTO – 2009-2018

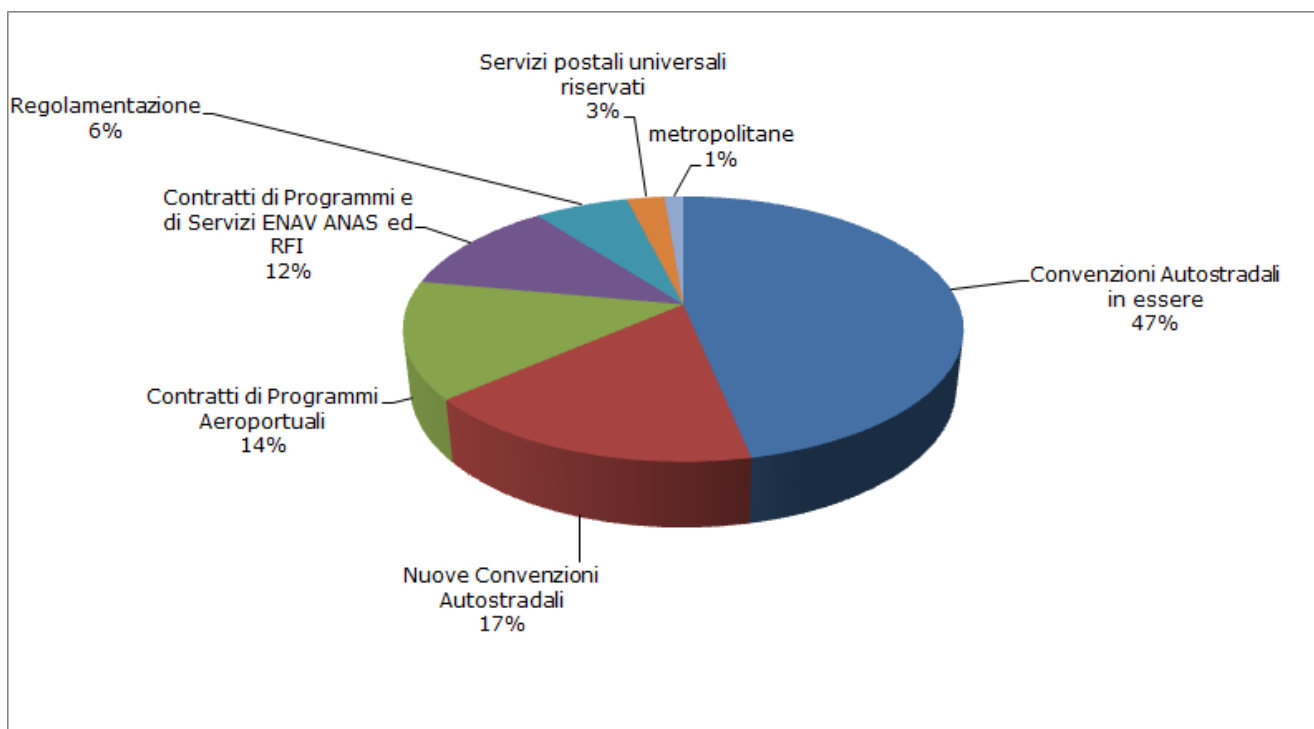


FIGURA 7: INVESTIMENTI NEI CONTRATTI DI PROGRAMMA AEROPORTUALI SOTTOPOSTI A PARERI NARS 2009-2018³

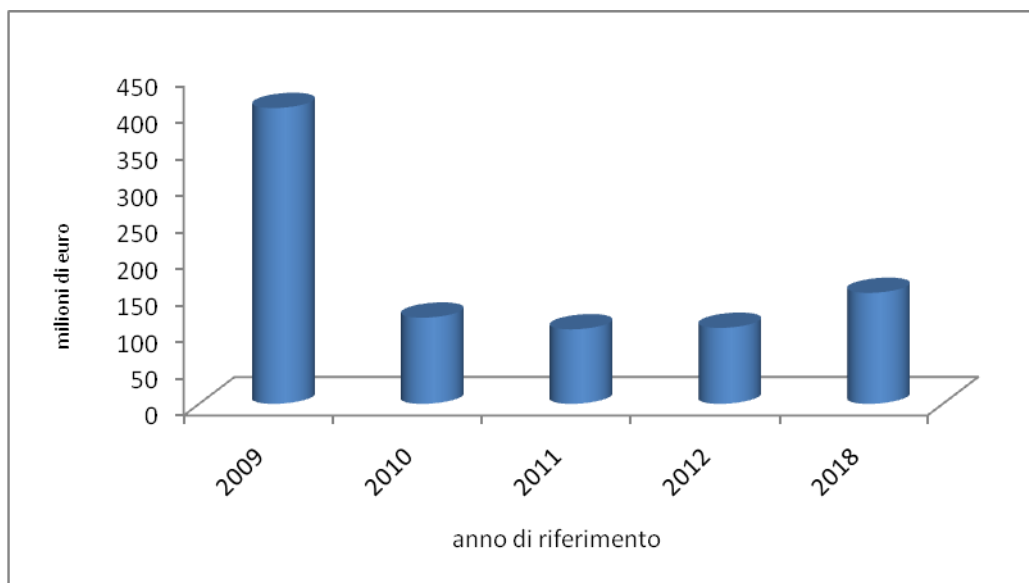
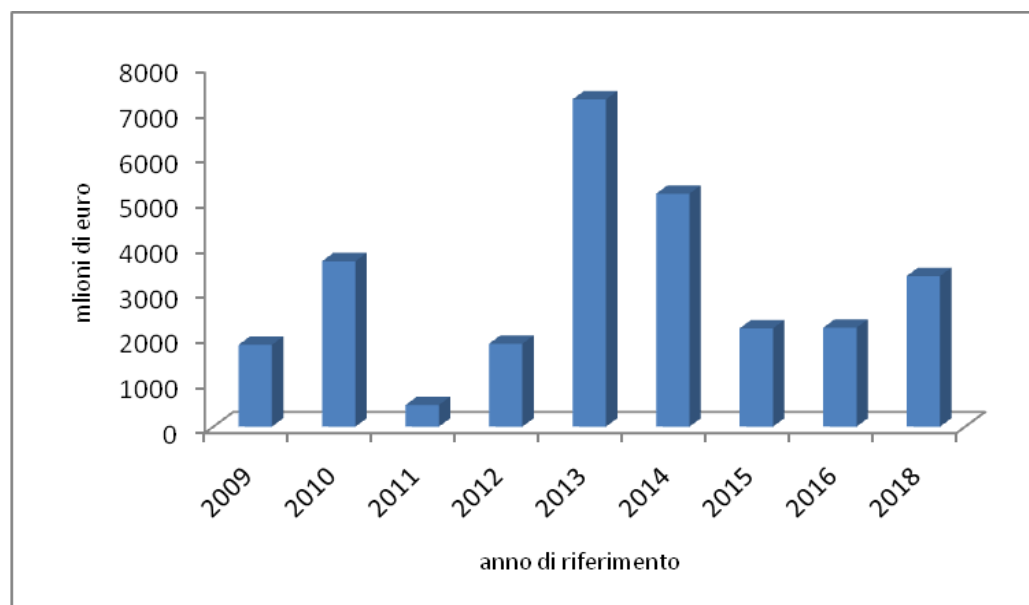


FIGURA 8: INVESTIMENTI NELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI SOTTOPOSTE A PARERI NARS 2009-2018⁴



Con riferimento al settore autostradale, come detto e come si evince dalla sopra riportata tabella n.3 e dai relativi grafici, il Nucleo si è occupato sia dell'aggiornamento delle convenzioni in essere, compresi i relativi Atti aggiuntivi, sia di nuove opere, e tra quest'ultime, talune in Project Financing.

Per quanto concerne le concessioni in essere, nel corso dell'anno 2009 il Nucleo ha espresso pareri relativamente alla rispondenza degli schemi delle convenzioni uniche, tra la Società ANAS p.A. (Concedente) e le Società Concessionarie, alla deliberazione del CIPE n. 39/2007.

³ Negli anni tra il 2013 ed il 2017 il NARS non si è espresso con Pareri di competenza nel settore aeroportuale.

⁴ Nell'anno 2017 il NARS non si è espresso con Pareri di competenza nel settore autostradale.

Le Convenzioni Uniche sono state stipulate con l'obiettivo di regolare in maniera integrale ed unitaria il rapporto tra il Concedente ed il Concessionario ai fini della progettazione, costruzione ed esercizio di tutti gli interventi assentiti. Si evidenzia che detti schemi convenzionali erano stati approvati *ope legis* "a condizione che recepiscano le prescrizioni richiamate dalla delibera CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati". Detti schemi di convenzione unica sono stati oggetto di parere da parte del NARS anche nel 2010.

Nel corso dell'anno 2015 il NARS ha reso parere con riferimento al riequilibrio del piano economico finanziario del collegamento autostradale BRE.BE.MI.

Successivamente, nell'anno 2016, il NARS ha reso al CIPE pareri sugli Atti aggiuntivi, relativi alle sopra citate convenzioni uniche, in occasione dell'aggiornamento quinquennale dei Piani economico-finanziari. I pareri resi dal NARS hanno riguardato esclusivamente la conformità degli Atti aggiuntivi alle indicazioni della delibera CIPE n. 39/2007, come integrata dalla delibera n. 27/2013, senza formulare prescrizioni in ordine ai punti delle Convenzioni non modificati dai medesimi Atti. Il NARS ha peraltro verificato che le clausole convenzionali non risultassero in contrasto con norme sopravvenute.

Per quanto riguarda, invece, le nuove concessioni autostradali, il Nucleo ha reso pareri, per quanto di competenza, in merito agli schemi di convenzione relativi all'itinerario Ragusa -Catania, al Collegamento tra il Porto di Ancona e la grande viabilità, al collegamento Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, all'autostrada A21, all'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, al collegamento A4-Jesolo e litorali e all'adeguamento della SS 372 "Telesina", corridoio di viabilità autostradale dorsale centrale Civitavecchia - Orte - Mestre, al collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse "Pedemontana Lombarda".

Sempre con riferimento alle nuove convenzioni ha reso pareri in merito alla richiesta di applicazione delle misure di defiscalizzazione - previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011 - relativamente al collegamento autostradale "Campogalliano Sassuolo", consistente nella realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 ("autostrada del Brennero") e la A1 ("autostrada del Sole") nei pressi di Campogalliano, che si collega a Sud alla S.S. 467 "Pedemontana" nelle vicinanze dell'abitato di Sassuolo. In particolare, il parere del Nucleo ha avuto ad oggetto la verifica delle modalità di applicazione delle misure di defiscalizzazione e la coerenza delle stesse con quanto disposto dal sopra citato art. 18 della legge n. 183/2011 e, per quanto applicabili, con le previsioni di cui alla delibera CIPE n. 1/2013. Nessuna valutazione è stata espressa in ordine agli elementi incidenti sulla procedura ad evidenza pubblica, né sulle modalità di utilizzo del contributo pubblico che ha costituito elemento di valutazione dell'offerta.

Il Nucleo si è occupato altresì di contratti di programma sottoscritti tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e alcune Società di gestione aeroportuali.

In ambito regolatorio il Nucleo ha fornito, su richiesta delle Amministrazioni e del CIPE, pareri prodromici all'emanazione di deliberazioni del Comitato e volte a dare completezza al quadro regolatorio, suggerendo, ove necessario, proposte di modifiche e/o integrazione. Si annoverano in tale ambito i pareri sulla determinazione del parametro X (2009) sulle modalità di aggiornamento dei piani economico-finanziari (2013 e 2017) e sui requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali (2013).

Nell'ambito dei contratti di programma e di servizi il NARS si è espresso sulla conformità degli atti convenzionali rispetto alle normative nazionali e comunitarie, oltre che ai principi regolatori, sulle modalità di tariffazione, sugli aspetti relativi a investimenti, sull'offerta programmata, sui livelli di qualità ed efficienza dei servizi resi e sulle loro modalità di misurazione.

Con riferimento ai Servizi postali universali riservati, ed in particolare alla manovra tariffaria relativa al triennio 2009-2011, su proposta dal Ministero dello Sviluppo Economico il Nucleo ha verificato la coerenza della manovra con le Linee guida definite dal CIPE con la delibera 29 settembre 2003 n. 77.

CONCLUSIONI

La relazione sull'attività svolta nel trascorso decennio e, in particolare, sulla più recente nel corso del 2018, conferma il permanere di una attualità e strategicità del NARS nel ruolo di organo di supporto tecnico giuridico-economico del CIPE nella regolazione tariffaria ed economica dei servizi di pubblica utilità in una società che si caratterizza per una sempre maggiore domanda di servizi interconnessi, come ribadito dal legislatore con il decreto-legge 28 settembre 2018, n.109 (cd. "Decreto Genova") convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, riguardo la regolazione delle concessioni autostradali.

La frammentazione dei livelli tecnici della regolazione industriale (ARERA, ART, ENAC, AGCOM, AGCM) evidenzia tuttavia oggi l'esigenza di un momento di sintesi a supporto del CIPE che, partendo dai preliminari canoni di leale collaborazione tra istituzioni chiamate a svolgere ruoli distinti per il conseguimento di specifici interessi settoriali, consenta il migliore esercizio dell'indirizzo politico-amministrativo in settori cardini e strategici dell'economia pubblica.

Aeroporti, porti, autostrade, idrico, ciclo dei rifiuti, mobilità, servizi socio-sanitari, reti dati e di comunicazione: una molteplicità di assets e servizi che richiedono un "piano programmatico ed una visione strategica d'insieme", proprio dell'indirizzo politico sugli investimenti pubblici, che superi la logica della frammentazione della regolazione industriale e riporti il cittadino ed utente al centro dello "sviluppo dei servizi di pubblica utilità" per sostenere l'importante sfida tecnologica e competitiva che interesserà le future generazioni sostenendo il Paese al grande salto che l'interconnessione delle reti dati esigerà nella organizzazione ed erogazione-prestazione di più servizi da parte dello Stato, direttamente o in concessione.

I servizi regolati sono, infatti, tra loro sempre più interconnessi nella quotidianità della vita delle persone e da essi dipende il grado di soddisfazione dei cittadini ed utenti rispetto alle politiche di sviluppo economico riservate al CIPE in termini di investimenti pubblici su reti ed infrastrutture, fisiche e virtuali. Non a caso essi sono da sempre gli indicatori della strategia di indirizzo politico del Governo, nel medio e lungo periodo, sul come renderli, mediante gli investimenti pubblici, sempre più moderni, con accesso universale, remunerati con criteri idonei a consentirne la sostenibilità economica - finanziaria, a condizioni eque e non discriminatorie, superando la logica antinomica che necessita il bilanciamento tra interessi contrapposti, per approdare ad una sintesi matura del fabbisogno delle future generazioni di nuove politiche economiche sulle reti ed infrastrutture e sull'organizzazione dei servizi di pubblica utilità.

La storia del NARS è la storia di un organo di consulenza che ha avuto e continua ad avere la particolare attenzione al benessere collettivo.

Dopo un lungo ciclo, durato circa 20 anni, in cui si è giustamente dato un peso preponderante ad aspetti più tecnici riferibili a singoli settori per accompagnare la maturazione industriale di ogni singolo servizio, si apre ora una nuova fase in cui occorre tornare a vedere i servizi nella visione prospettica di chi ha il *munus* di ricondurre, *super partes*, ad una possibile armonia di sistema una moderna ed efficiente programmazione e realizzazione della dotazione infrastrutturale dell'Italia con investimenti pubblici di lungo periodo e con tecniche economiche di finanziamento idonee a consentirne la sostenibilità tariffaria.

Un ruolo, quello del NARS, di supporto tecnico giuridico-economico proprio della sua missione istitutiva e della sua collocazione antesignana, in tale prospettiva, proprio in seno alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.

Per quanto riguarda gli investimenti, il NARS, nelle sue attività di consulenza al CIPE e al Governo, avrà un ruolo fondamentale nel verificare la congruenza tra le convenzioni proposte e gli obiettivi di politica economica. Inoltre, sul versante della qualità, sarà importante verificare quanto una data dinamica tariffaria possa essere sostenibile da un punto di vista finanziario e al contempo concorrere al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale e/o sociale (ad esempio riducendo l'incidentalità).

I punti inamovibili del ruolo istituzionale del NARS sono da ricercarsi nella sostenibilità finanziaria delle concessioni, salvaguardando gli obiettivi strategici di finanza pubblica e di bilancio, promuovendo al contempo il rilancio degli investimenti e il costante miglioramento della qualità del servizio.

A stylized graphic of the Italian flag, consisting of three curved horizontal stripes of green, white, and red, sweeping from the left side of the page towards the bottom right corner. The green stripe is the topmost, followed by a thin white stripe, and then a red stripe. Below the red stripe is a large, solid green area that fills the bottom half of the page.

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica
Via della Mercede, 9
00187 Roma

web: www.programmazioneeconomica.gov.it